SKRZYDŁA i MOTOR

tygodnik młodzieży lotniczej

ROK IV Nr 16 (148)

12—19 KWIETNIA 1949



REPETYCJA INSTRUKTORÓW

JERZY KONIECZNY, ppor.

W dniach od 2 do 29 marca br. odbył się w Jeżowie Kurs Doskonalący dla Instruktorów Szybowcowych i Silnikowych „Służby Polsce", który miał na celu: przypomnieć i uzupełnić wiadomości teoretyczne instruktorów, przerobić program szkolenia junaków „SP" w roku 1949, nauczyć prawidłowej i jednolitej metodyki szkolenia, jak również przeprowadzić analizę błędów pilotażowych.

Godzina 6.00. Dźwięk gongu przerywa ranną ciszę. Pobudka. Tupot nóg. Mycie... i gimnastyka.

Wszystko idzie jak w zegarku. Czas jest drogi. Rozkład dnia musi być ściśle przestrzegany. Na okres trzech tygodni trzeba zapomnieć o wszystkim, prócz... lotnictwa.

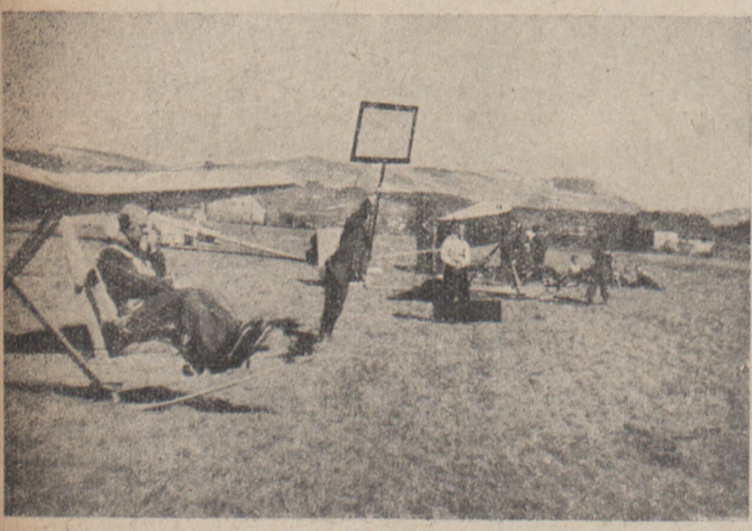
Zdaje się jednak, że niektórzy zbyt mocno wzięli sobie to do serca i wstępne egzaminy sprawdzające nie wypadły wcale celująco. Cóż, zapomniało się trochę przez zimę. Ale wzięli się wszyscy do roboty. By móc uczyć kogoś, trzeba umieć samemu znacznie więcej.

Pęczniały zeszyty od notatek. Aerodynamika i mechanika lotu, meteorologia, przyrządy pokładowe, budowa, konserwacja i użytkowanie szybowca, higiena lotnicza, psychologia, technika latania, metodyka szkolenia, błędy pilotażu, przepisy bezpieczeństwa, opiniowanie uczniów, wskazówki metodyczne organizacji pracy instruktorskiej na starcie, mechanika startu za wyciągarką i wychowanie obywatelskie — wszystko to było przedmiotem wykładów i ożywionych dyskusji kursistów. Zorganizowano kółko samokształceniowe. Mocniejsi pomagali słabszym. „Zgrało się" bractwo już od pierwszego dnia.

Twarze poważne, skupione. W sali cisza. Porucznik Kwiczala trzyma w ręku model samolotu z kartonu i objaśnia działanie powietrza na maszynę. Wykład z aerodynamiki i mechaniki lotu. Rzeczy już znane wszystkim. To tylko tak, dla przypomnienia...

W pierwszym rzędzie siedzi 9 junaków w niebieskich mundurkach. Trzech spośród nich nosi złote odznaki „SP". To z CSISz-u. Przybyli także na kurs instruktorów. W tym roku będą już szkolili na szybowiskach swych młodszych kolegów. W szkole otrzymali dobre przygotowanie teoretyczne, tak że na kursie poszło im znacznie łatwiej niż innym.

Loty na lotnisku odbywały się przy pomocy dwóch wyciągarek. Szybowce startowały jeden za drugim, nie przeszkadzając sobie wzajemnie.





Dyskusje po wykładach były niezwykle ożywione i niepozbawione humoru. Komendant Kursu mjr Szubert (w środku) rozmawia z junakami z CSISz-u.

„Śpiewali" po prostu przy egzaminach. Po przerwie dalszy ciąg aerodynamiki. Ale to już nie wykład. Coś w rodzaju współzawodnictwa. Lewa strona zadaje pytania prawej i odwrotnie. Wykładowca występuje jako rozjemca. Odpowiedzi w postaci punktów notowane są na tablicy. Pytania są coraz trudniejsze — coraz bardziej skomplikowane. Szala zwycięstwa przechyla się to na prawą, to znów na lewą stronę. Żadna z grup nie ustępuje. Wreszcie — koniec. Zwyciężyła strona... Nie, remis. Poziom jest wyrównany.

Śnieg leżał przez kilka dni. Nikomu to nie przeszkadzało. Później jednak zrobiło się błoto. A kiedy już dobrze podeschło, przyszedł silny wiatr przynosząc ze sobą znowu deszcz ze śniegiem. Trwało tak przez kilka dni. Kierownik wyszkolenia, znany nam rekordzista szybowcowy, Edward Adamski, zaczął się poważnie martwić — jak to będzie z tym lataniem — przecież chłopcy nic nie przerobią praktycznie?

Aż wreszcie przyszła pogoda. Śnieg leżał jeszcze co prawda na Śnieżce i Karkonoszach (ku zadowoleniu komendanta kursu, mjra Szuberta, który nie wyzbył się mimo niepogody myśli o „poszuraniu" sobie na „deskach") — ale latać było można.

— W tym roku, proszę kolegów, nie tak będziemy szkolić jak w zeszłym — mówił Adamski do instruktorów — kursistów.

Na lotnisku dwie wyciągarki i jedna ściągarka. Starty odbywają się jeden za drugim. Jedna maszyna nie przeszkadza drugiej. Wszystko jest dokładnie przemyślane. Sygnalizacja tarczami funkcjonuje sprawnie. To się nazywa usprawnienie szkolenia! Każda minuta ma swoje znaczenie— i jest wykorzystana w pełni.

Latali, aż się im oczy śmiały. Zwłaszcza, że to na „ABC". Wielu spośród instruktorów pierwszy raz zasiadło za drążkiem tego szybowca. Pochwałom nie było końca.

Adamski, który był duszą kursu, dwoił się na starcie.

Usprawnione prowadzenie startu — na dwie wyciągarki jednocześnie — daje dużą ekonomię czasu i wysiłku uczniów w pracy startowej.

Kierownictwo jest zadowolone. Poziom pilotażu u instruktorów znacznie się poprawił. Dzień lotny nie kończył się jednak na tym. Po zajęciach praktycznych kolej jeszcze na analizę lotów. Tak już musi być.

Nadeszły wreszcie egzaminy. Słabsi rezygnowali z wycieczek, jakie urządzano co niedzielę do Szklarskiej, Cieplic czy Perły Zachodu, i kuli zawzięcie.

Wszyscy stwierdzili jednogłośnie, że taki kurs — to wspaniała rzecz. Człowiek nigdy nie jest za mądry i zawsze czegoś nowego się nauczy...

Prymusi wychowania obywatelskiego — jeżeli można ich tak nazwać — jak Chudzicki, Dębliński i Kaźmierczak otrzymali upominki od mecenasa Sojki, który był wykładowcą tego przedmiotu. Zresztą mecenas, podobnie jak por. le-

karz Drak, który był na kursie lekarzem startowym, tak zasmakowali w lotnictwie, że trudno było im się rozstać z bracią lotniczą.

Kurs, jak to zresztą zawsze bywa — zakończono uroczyście. Podsumowanie wyników, uroczysty obiad, przemówienia, amatorskie występy artystyczne, pożegnania i odjazd.

Instruktorzy rozjechali się do szkół szybowcowych, by rozpocząć szkolenie lotnicze junaków „SP" — młodzieży robotniczej i chłopskiej.

— Zadania postawione przed nami — zapewnił w imieniu kursistów instr. Leopold Kwiatkowski z Tęgoborza — postaramy się spełnić jak najlepiej dla dobra Polski Ludowej.

Na zakończenie parę danych statystycznych. Kurs ukończyło 67 instruktorów, w tym 11 z aeroklubów i 9 junaków z CSISz-u. Obejmował on 89 godzin wykładów zajęć teoretycznych, 50 godzin zajęć praktycznych i 8 godz. egzaminów— ogółem 147 godzin, 18,5 dni pracy. Wykonano lotów: na „ABC" — 194 w czasie 5 godzin 49 minut; na „Patyku" — 79 w czasie 2 godz. 14 min.; na „Jeżyku" — 12 w czasie 48 minut — ogółem 288 lotów w czasie 8 godz. 14 min. Najstarszym uczestnikiem kursu był 50-letni Stanisław Glinka z Ligotki, najmłodszym 19-letni junak Maślanka z CSISz-u. Kurs dostarczył szeregu cennych wniosków, które wykorzystane zostaną w bieżącym sezonie szkoleniowym. Dodatkowo,



A oto ci, którzy będą Was w tym roku szkolili na szybowiskach

na zakończenie kursu A. Zientek przeprowadził wykład na temat techniki przelotów szybowcowych.

15 kwietnia rozpoczyna się sezon szkoleniowy. Instruktorzy są gotowi!

PIONIER LOTNICTWA
POLSKIEGO

Pamięć o ludziach, którzy byli pionierami lotnictwa, jest zwykle jednostronna: obejmuje swym zasięgiem kilka tylko nazwisk, które świat przyzwyczaił się traktować „na serio", przemilcza zaś wiele nazwisk ludzi, którzy na podstawie swych prac i wyników — rzeczywiście należą do rzędu najpiękniejszych pionierów światowego lotnictwa.

Takim człowiekiem jest Polak, Czesław Tański. Społeczeństwo nasze wie o nim na ogół bardzo mało, toteż spróbujmy go poznać bliżej. Dowiemy się rzeczy niezwykłych.

— Rok 1893. Jedenaście lat minęło od chwili, gdy Rosjanin, Aleksander Możajski, dokonał pierwszego w świecie lotu na maszynie cięższej od powietrza. W okresie tym w wielu krajach Europy trwają usilne prace nad skonstruowaniem takiej maszyny, która mogłaby unieść się w powietrze. W Polsce również znajduje się człowiek, który niestrudzenie pracuje nad realizacją swych — rewelacyjnych na ówczesne stosunki — pomysłów. Jest nim młody artysta - malarz, Czesław Tański.

Tański, z zamiłowania eksperymentator, od dawna zainteresował się problemem latania. Na podstawie obserwacji lotu owadów i ptaków doszedł do wniosku, że będzie w stanie zbudować przyrząd, który pozwoli mu na oderwanie się od ziemi.

W przeciągu trzech lat (od roku 1893) opracował projekt szybowca i wykończył jego budowę w czerwcu roku 1896. Przy pracy pomagali mu dwaj przyjaciele: Zieliński i Łukawski. Szybowiec ten nazwał Tański „Lotnią".

Po wykonaniu szeregu nieudanych prób oderwania się od ziemi Tański dokonuje zmian w konstrukcji, które umożliwiają mu wykonanie jednego z pierwszych w historii lotnictwa samodzielnego wzlotu z ziemi. Próba ta odbyła się w Janowie Podlaskim. Tański, trzymając szybowiec w rękach nad głową, przy wielkim entuzjazmie małej grupki widzów — wzbił się w powietrze na wysokość 2 metrów i przeleciał odległość około 30 metrów.

Szybowiec Tańskiego odznaczał się wielką prostotą budowy. Powierzchnia jego wynosiła 7 m², waga — 18 kg. Tański wykonywał na nim wzloty z ziemi oraz skoki z pomostu. Przy skokach z pomostu wyraźnie już można było odczuć siłę, podtrzymującą maszynę w powietrzu. Początkowo lot był bardzo krótki, ponieważ wysokość pomostu nie przekraczała 3½ metra. Następne skoki stały się po zastosowaniu ulepszeń — znacznie dłuższe.

Nie tylko loty szybowcowe interesowały Tańskiego. Umysł jego opanowała nowa idea — śmigłowiec. Przesiadując całymi dniami w swym warsztaciku przy ulicy Mazowieckiej 2, w Warszawie, Tański opracował model śmigłowca poruszanego siłą rąk ludzkich.

Pierwsze próby, jakie Tański wykonał ze śmigłowcem, były na owe czasy rewelacją. Aby ocenić wartość pomysłu Tańskiego, wystarczy stwierdzić, że dzisiaj jeszcze większość śmigłowców na świecie jest budowana na tych samych zasadach, jakie Tański stosował przeszło 40 lat temu przy budowie swych pierwszych modeli.

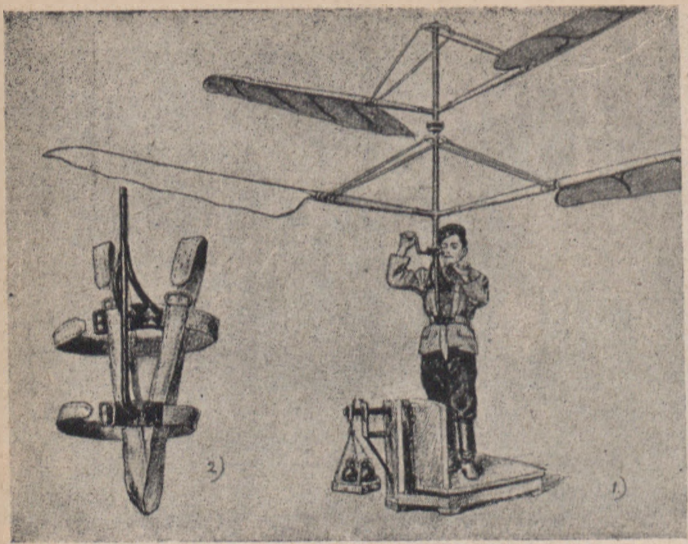
Ze szkiców, jakie pozostały po Tańskim, dowiadujemy się, że śmigłowiec wyposażony był w dwa ro-

Rok 1893



Rok 1949





WCZORAJ



DZIŚ

tory, które wprawić można było w ruch za pomocą korby, obracanej siłą rąk ludzkich (rotory te dawały siłę ciągu około 12 kg). Pilot, chcąc dokonać lotu — zakładał na siebie specjalnie skonstruowaną „uprzęż", coś w rodzaju podwójnego pasa skórzanego, który opasywał go dookoła piersi i nad biodrami. Pasy te połączone były ze sobą pionowo biegnącymi odcinkami skórzanymi oraz zamocowane od dołu i góry (na barkach) klamrami.

Do pasów tych od przodu przymocowana była oś rotorów. Rotor dolny — zamocowany tuż nad głową pilota, rotor górny — około 80 cm wyżej. Obroty obu rotorów były przeciwbieżne. Korba, która służyła do wprawienia rotorów w ruch, znajdował się na wysokości szyi pilota.

Śmigłowiec ten nie wzniósł się w powietrze, gdyż siła pilota była zbyt mała, aby nadać rotorom dostateczną szybkość obrotów, pozwalającą na wzlot. Wiemy dziś jednak, że przy zastosowaniu silnika — śmigłowiec Tańskiego bez wątpienia uniósłby się w powietrze.

W zdumienie wprawić może uważnego widza — zadziwiające podobieństwo między śmigłowcem Tańskiego a najnowszym modelem tzw. „hoppicoptera", okrzyczanego jako rewelacyjna nowość.

Do ciekawszych pomysłów Tańskiego zaliczyć jeszcze należy oprócz śmigłowca — opracowanie nowego modelu szybowca.

Zachęcony udanymi eksperymentami braci Wright w roku 1906, Tański przystąpił w r. 1909 do budowy samolotu. W niezwykle ciężkich warunkach, w prymitywnym warsztacie uparty malarz-konstruktor buduje zwolna skrzydła i kadłub maszyny. W r. 1911 samolot zostaje wykończony, pierwszego lotu zaś dokonuje na nim pilot Scipio del Campo na Polu Mokotowskim w Warszawie.

Jednocześnie z postępem swych prac i badań — Tański organizuje szereg odczytów, wystaw i pokazów. Zorganizowany przez niego w r. 1909 pokaz prac w Warszawskim Stowarzyszeniu Techników dokumentuje dobitnie, że polska myśl lotnicza rozwija się równie szybko jak i na zachodzie Europy, w niektórych wypadkach — wyprzedzając zachód.

Współpracując ściśle ze swymi przyjaciółmi, Tański organizuje w r. 1909 tzw. „Koło Awiatów" przy Stowarzyszeniu Techników w Warszawie. Koło to położyło duże zasługi w krzewieniu idei lotnictwa. Z jego inicjatywy odbywają się później w Warszawie pierwsze pokazy lotnicze pilotów rosyjskich (Utoczkin) i francuskich, jemu też należy przypisać inicjatywę urządzenia przez Koła Awiatów — Dni Awiacyjnych, które stały się wielką sensacją owych czasów.

* * *

Praca Tańskiego bardzo długo musiała czekać na obiektywną ocenę. Dziś z dumą i satysfakcją stwierdzamy, że dzięki Tańskiemu i jemu podobnym — Polska ma uzasadnione prawo do zajęcia jednego z czołowych miejsc wśród narodów, które położyły największe zasługi w pracy nad rozwojem światowego lotnictwa.

Oprac. J. Zarębski

NA XXII TARGI POZNAŃSKIE LECIMY SAMOLOTAMI PLL „LOT"

Z okazji Międzynarodowych Targów Poznańskich, które trwać będą od dnia 21 IV do 10 V br., Polskie Linie Lotnicze „LOT" uruchamiają w tym okresie nowe połączenia krajowe oraz wprowadzają międzylądowanie w Poznaniu dla niektórych linii zagranicznych.

Uruchamia się następujące połączenia krajowe na trasach:

Warszawa — Bydgoszcz —Poznań (codziennie, prócz niedziel):

odlot z Warszawy godz. 09.00, lądowanie w Bydgoszczy godz. 10.05, odlot 10.15, przylot od Poznania godz. 10.50,

odlot z Poznania godz. 15.35 z lądowaniem w Bydgoszczy o godz. 16.10, przylot do Warszawy godz. 17.25.

Samoloty tej linii będą przewoziły pasażerów pośrednio z Krakowa przez Warszawę do Poznania i z powrotem.

Warszawa — Łódź — Poznań (codziennie, nie wyłączając niedziel):

odlot z Warszawy godz. 09.30 z międzylądowaniem w Łodzi 10.05, przylot do Poznania godz. 11.10,

odlot z Poznania godz. 14.45 z międzylądowaniem w Łodzi 15.40, przylot do Warszawy godz. 16.25.

Samoloty tej linii będą przewoziły pasażerów pośrednio z Krakowa przez Warszawę do Poznania i z powrotem.

Wprowadza się następujące międzylądowania w Poznaniu dla linii zagranicznych:

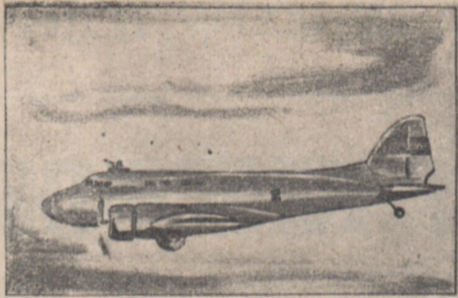
Warszawa — Poznań — Paryż i z powrotem w dn. 21 IV, 28 IV i 5 V z Paryża, a w dniach 27 IV, 4 V i 11 V z Warszawy przez Poznań.

Warszawa — Poznań — Praga i z powrotem w dn. 27 IV, 4 V i 11 V do Pragi przez Poznań i w dniach 20 IV, 23 IV i 30 IV z Pragi przez Poznań.

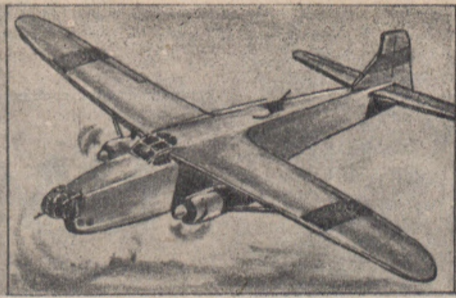
Warszawa — Poznań — Kopenhaga i z powrotem w dniach 22 IV, 29 IV i 6 V z Kopenhagi oraz w dniach 26 IV, 3 V i 10 V z Warszawy.

Warszawa — Poznań — Bruksela — Paryż i z **powrotem** w dniach 23 IV z Brukseli i 29 IV z Warszawy.

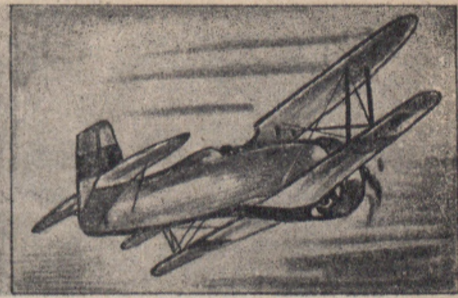
W okresie Targów na wszystkich liniach krajowych do i z Poznania udzielane będą 30% zniżki od taryfy normalnej. Na wszystkich liniach zagranicznych dochodzących do Poznania w okresie Targów przy podróży odbywanej w obu kierunkach, pasażer otrzymuje zniżkę (wycieczkowa) w wysokości 33% normalnej taryfy biletu.



DOUGLAS DC-3. Samolot pasażerski, prowizorycznie przystosowany do działań bombowych, uzbrojony w 2 — 3 karabiny maszynowe i niosący 800 kg bomb, brał udział w licznych akcjach bojowych.



POTEZ 54. Samolot bombowy. Uzbrojony był w 5 karabinów maszynowych i mógł zabrać około 1 000 kg bomb. Jeden z cięższych bombowców stososowanych w Hiszpanii.



CURTIS „H-III". Samolot myśliwski amerykańskiego pochodzenia. Brał udział w walkach przeważnie na froncie madryckim. Uzbrojenie jego stanowiły 2 karabiny maszynowe i 200 kg bomb.

FELIETON NIELOTNICZY

Słuchajcie, słuchajcie,
wojna nie jest skończona!
W Madrycie rządzą zdrajcy,
lecz góry coś wiedzą — o nas!
(Wiktor Woroszylski — „Swierczewski")

Tak, skaliste i lesiste góry półwyspu Pirenejskiego wiedzą wiele o partyzantach Ludowej Hiszpanii. Walka o wolność narodu hiszpańskiego trwa i jest częścią składową wielkiego, międzynarodowego frontu walki o wolność i pokój. Na froncie tym naszą codzienną pracą walczymy i my, budowniczowie Ludowej Polski i jej lotnictwa.

Hiszpańscy partyzanci, hiszpańscy patrioci są naszymi przyjaciółmi i towarzyszami broni. Ich święto narodowe, które przypada na dzień 14 kwietnia, jest naszym świętem; ich walka jest naszą walką.

Trzynaście lat temu hiszpańskie masy pracujące uzyskały większość w wyborach do parlamentu i utworzyły demokratyczny rząd, w którym czołową rolę odgrywali komuniści. Gdy rząd począł dzielić między chłopów obszarniczą ziemię, wybuchł faszystowski bunt, zorganizowany przez reakcję. Robotnicy i chłopi chwycili za broń i gen. Franco zostałby wkrótce rozbity, lecz pośpieszył mu na pomoc Hitler i Mussolini. Rządy Anglii i Francji nie chcąc sprzedawać Republice broni przyczyniły się w ten sposób do jej klęski, a do zwycięstwa kata Franco i jego faszystowskich sprzymierzeńców. Międzynarodowy kapitał sprzysiągł się przeciwko narodowi hiszpańskiemu.

Trzy lata trwała bohaterska walka wojsk Ludowej Hiszpanii z faszystowską przemocą. Najlepsi ludzie, bojownicy o wolność, z całego świata pośpieszyli, by bronić Madrytu. W szeregach obrońców Republiki nie brakło Polaków. W obronie Ludowej Hiszpanii walczył nasz Wielki Generał, Walter-Swierczewski.

Wszyscy postępowi ludzie na całym świecie rozumieli dobrze, że jeden jest front walki o pokój, że Republikanie hiszpańscy broniąc wolności swojego narodu przed faszyzmem, bronią wolności wszystkich narodów Europy.

Każdy żołdak gen. Franco, każdy niemiecki czy włoski zbir, który padł na polach Hiszpanii, osłabiał siły faszyzmu. Każdy strącony faszystowski samolot osłabiał siłę „Luftwaffe", a bohaterscy lotnicy hiszpańskiej Republiki zestrzelili ich ponad tysiąc... Te same Heinkle i Messerschmidty, które wyszły cało z walk w Hiszpanii ostrzeliwały i bombardowały kilka miesięcy później Warszawę, Kraków i Gdynię, Londyn i Paryż.

Tę prostą prawdę, której nie chciały zrozumieć rządy Anglii, Francji i innych krajów, a w ich liczbie i przedwojenny faszystowski rząd Becka i Śmigłego, rozumie dziś każdy z nas.

Dziś w dalszym ciągu toczy się walka o wolność narodów, o pokój świata — w Chinach maszerują naprzód dywizje Mao-Tse-Tunga; w Grecji, na Malajach i w Birmie nieugięcie walczą partyzanci; we Francji, Anglii i Włoszech wybuchają strajki, we wszystkich krajach całego świata ludzie pracy walczą o pokój; w Hiszpanii guerillos * prowadzą walkę z krwawymi rządami gen. Franco.

Ale walka ta, będąc dalszym ciągiem wszystkich walk wolnościowych świata, jest jednocześnie inna. Trzynaście lat, które nas dzielą od faszystowskiego spisku Franco przyniosły wielkie zmiany: siły pokoju i wolności są dziś większe i potężniejsze od sił faszyzmu, niewoli i wojny. Dziś nie powtórzy się już rok 1939, który był rokiem utraty niepodległości dla Hiszpanii i Polski. Dziś każdy dzień przynosi nam nowe zwycięstwa.

Nie pomogą faszystom różne pakty atlantyckie, antyrobotnicze ustawy, ani policja i czołgi używane w walce z robotnikami.

Wprawdzie kat narodu hiszpańskiego gen. Franco cieszy się jeszcze bezkarnością. Niedawny sojusznik Hitlera stara się teraz usilnie o przyjęcie do grona państw osławionego paktu atlantyckiego, lecz manewry te, popierane przez imperialistów całego świata — rachunek robiony bez gospodarza. Gospodarz — naród hiszpański jest po stronie obozu pokoju i postępu. Naród hiszpański od 13 lat walczy z bronią w ręku o swoją wolność. Niedaleki jest dzień, kiedy Hiszpania z powrotem będzie republikańską.

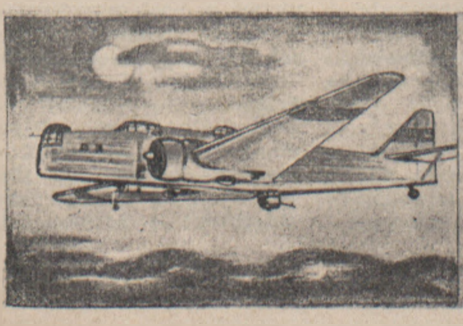
Na Paryski Kongres Pokoju, który rozpocznie się za kilka dni napłynęły zgłoszenia od 550 milionów ludzi. Na nic zdadzą się wysiłki podżegaczy wojennych. O pokój walczy potężny Związek Radziecki, walczą państwa demokracji ludowej, walczą wszyscy prości ludzie pracy, mieszkańcy całego świata.

(peleng)

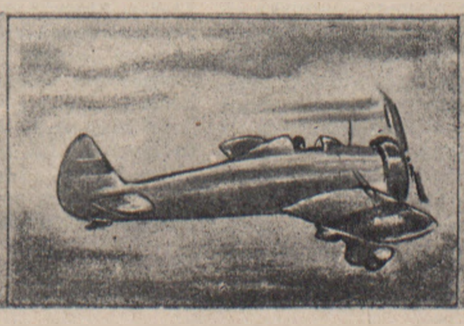
---

* partyzanci.

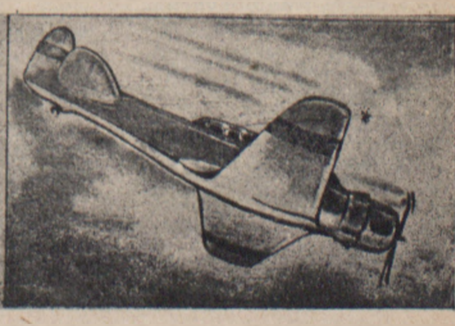
BLOCH 200. Ciężki bombowiec nocny. Brał udział w bombardowaniu portów i floty powstańczej. Uzbrojenie: 6 karabinów maszynowych i 1 200 kg bomb.



BOEING P26A. Samolot myśliwski amerykańskiego pochodzenia. Używany był przeważnie na froncie północnym. Uzbrojenie: 2 karabiny maszynowe i 175 kg bomb.



VULTEE V-11. Samolot szturmowy. Brał udział w walkach na wszystkich frontach. Uzbrojenie: 6 karabinów maszynowych i 720 kg bomb.



Z MELDUNKÓW BOJOWYCH PUŁKU „WARSZAWA”

NA PRZEDMIEŚCIACH BERLINA

Zasadniczo wszystkie działania bojowe od chwili sforsowania Odry były częścią składową szturmu ostatniej twierdzy hitleryzmu — Berlina. Mimo to jednak mianem Operacji Berlińskiej nazywamy okres od 23 kwietnia do 3 maja, w czasie którego wykonując zamierzenia Naczelnego Dowództwa I Armia WP osłoniła prawe skrzydło wojsk szturmujących Berlin, rozbiła znajdujące się na jej drodze wojska niemieckie i pokonując w bojach odległość 75 km w ciągu 10 dni wyszła na Łabę.

Na mapie widzieliście linię frontu przed rozpoczęciem operacji, tzn. 23 kwietnia 1945 roku o godzinie 24.00 Po sforsowaniu Kanału Hohenzollernów nasze wojska uderzyły 24 kwietnia na centralnym odcinku i do godziny 17.00 zajęły miasto i węzeł kolejowy Kreumen oraz miasta Welefautz, Marwitz i Pautzin. W ciągu dnia większość Armii przeprawiła się przez kanał, a pułk myśliwski „Warszawa“..

24 KWIETNIA 1945 R. Od godziny 9.55 do 20.48 jedenaście par Jak-9 dokonywało rozpoznania linii komunikacyjnych, umocnień obronnych i ruchów wojsk nieprzyjaciela w strefie przyfrontowej na trasach: Vierraden—Greiffenberg — Templin — Zahdenick — Angermünde; Oderberg — Finowfurth — Liebenwalde — Kremmen— Marwitz; Angermünde — Zahdenick — Liebenwalde — Lunow.

Sześć grup po 2—4 Jak-9 osłaniało przeprawy przez rzekę Havel i kanał Hohenzollernów w rejonie Sandhausen. Zmiana patroli odbywała się w powietrzu nad osłanianym rejonem.

W ciągu dnia myśliwce dokonały 3 ataków szturmowych na wojska nieprzyjaciela.

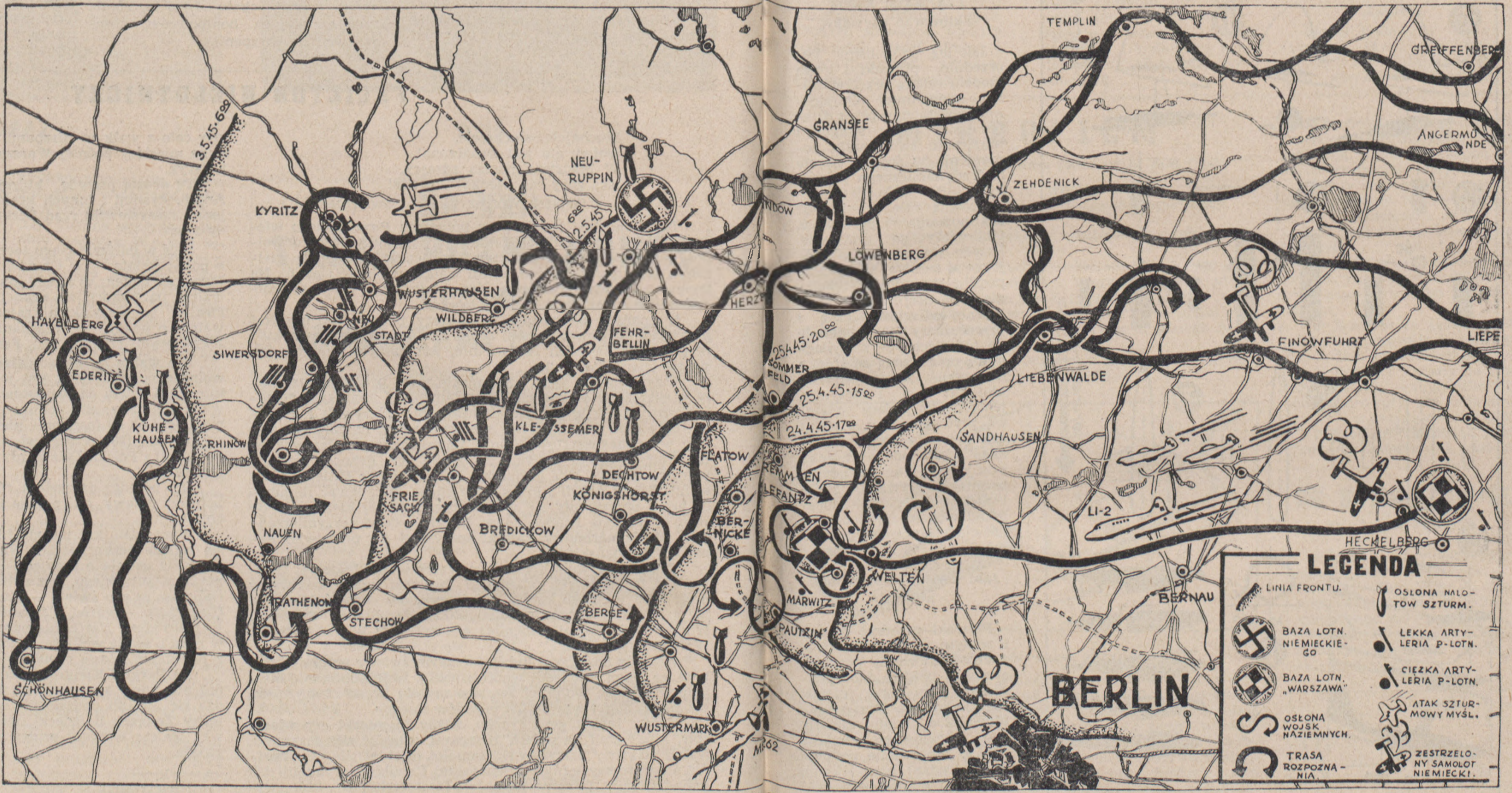
Lotnictwo myśliwskie wroga grupami po 2, 4 i 8 FW-190 usiłowało atakować nasze samoloty, stosując manewr od słońca i spoza chmur na wysokości 1200, 1500 i 2000 m. Poza tym zanotowano spotkanie z ośmioma Ju-87. Stoczono cztery walki powietrzne. Zarówno zwiad jak i patrolowanie wykonano bez strat własnych.

Artyleria przeciwlotnicza ognia nie prowadziła.

Zachmurzenie 7 — 8 i 10 ballów przy podstawie chmur od 900 do 2000 m. Miejscami mgiełka i przelotne deszcze. Widzialność od 4 do 10 km.

Następnego dnia front przesunął się jeszcze dalej, a na lewym skrzydle naszej Armii zostało zdobyte duże miasto Nauen.

Ze względu na szybki marsz naszych wojsk na zachód trzeba było zmniejszyć odległość od lotniska macierzystego do linii frontu. W ciągu dnia nie przerywając pracy bojowej pułk przebazował się na nowe lotnisko Leuenberg. Cały skład osobowy przerzucono na samolotach transportowych. Z nowego lotniska od linii frontu dzieliło pilotów 5 minut lotu! Na horyzoncie wyraźnie widać było kłęby czarnego dymu unoszące się nad Berlinem. W powietrzu stała się lekka mgiełka — mieszanina kurzu i dymu palącego się miasta.



MAPKA DZIAŁAŃ BOJOWYCH MYSLIWCÓW P-KU „WARSZAWA“ W OKOLICACH BERLINA

25 KWIETNIA 1945 R. Od 11.25 do 13.40 cztery pary Jaków osłaniały samoloty Li-2, które dokonywały przebazowania składu osobowego pułku z lotniska Bernów na lotnisko Leuenberg.

Od 14.55 do 19.00 trzy grupy po 2—4 Jak-9 z wysokości 1000 — 1500 m dokonywały rozpoznania linii komunikacyjnych, umocnień obronnych, ruchów wojsk nieprzyjaciela i miejsc bazowania jego lotnictwa w pasie przyfrontowym po trasach: Gross Schönbeck — Liebenwalde — Herzberg — Fehrbellin— Friesack — Scheihoff — Berge; Vierraden — Templin — Zahdenick — Lunow; wzdłuż kanału Hohenzollernów na odcinku Oderberg — Liebenwalde oraz w rejonie ograniczonym miastami Liebenwalde, Neu-Ruppin, Wuster, Gansen, Stechow i Berge. Zwiadu dokonywano startując z nowego lotniska.

Lotnictwo myśliwskie nieprzyjaciela przejawiało ożywioną aktywność atakując wielokrotnie nasze samoloty, dokonujące rozpoznania. Niemcy latają grupami po 2 do 12 FW-190.

Ogółem w ciągu dnia napotkano 30 FW-190 i stoczono 4 walki. Trzy z nich nie dały rezultatu. W czwartej w czasie 18.22 — 18.53 ppor. Chaustowicz i chor. Szwarc strącili jednego FW-190, który upadł na płn. zach. przedmieścia Berlina, a ppor. Kalinowski zestrzelił drugiego FW-190 w rejonie Friesack.

Zachmurzenie 8 — 9 balów o podstawie chmur 1200 — 1500 m. Widzialność 4—5 km (w mgiełce 1 km).

26 KWIETNIA 1945 R. Od godziny 9.20 do 20.30 pułk grupami po 2 Jak-9 dokonywał z wysokości 400 do 1200 m rozpoznania linii komunikacyjnych, umocnień obronnych i ruchu wojsk nieprzyjaciela w pasie przyfrontowym w rejonie Angermünde — Templin — Neu-Ruppin — Friesack — Sommerfeld — Liebenwalde — Lippe.

Od 9.50 do 21.00 patrolami po 2—4 Jak-9 na wysokości 800 — 1500 m pułk osłaniał wojska naziemne I Armii WP w rejonie Welefantz — Flatow — Bernicke.

Grupy po 4—6 Jak-9 osłaniały wyprawy szturmowe 3 pułku, złożone z 4—6 samolotów typu Il-2, które atakowały cele naziemne w rejonie Fehrbellin — Dechtow.

W czasie 18.30 — 19.10 napotkano niemieckie samoloty rozpoznawcze.

Nad Neu-Ruppin artyleria przeciwlotnicza w sile 2 ciężkich i 1 lekkiej baterii wiodła ogień do naszych samolotów.

Zachmurzenie 2—3 balów. Podstawa chmur 2500 m. Do 400 m mgiełka. Widzialność 1 km.

27 KWIETNIA 1954 R. Od 7.10 do 19.25 pułk parami Jak-9 z wysokości 400 — 1200 m dokonywał zwiadu linii komunikacyjnych oraz przegrupowań wojsk nieprzyjaciela w rejonie Angermünde — Templin — Zehdenick — Neu-Ruppin — Neustadt — Friesack — Sommerfeld — Liebenwalde — Gross-Schönebeck.

Jednocześnie patrolując jedną parą Jak-9 w godzinach nieparzystych pułk osłaniał wojska naziemne I Armii WP w rejonie Oranienburg — Kremmen — Velten.

Myśliwce dokonały ataku z lotu koszącego na kolumnę wojsk niemieckich.

Lotnictwa myśliwskiego nieprzyjaciela nie napotkano.

Artyleria przeciwlotnicza nie ostrzeliwała naszych maszyn.

Lądując w czasie deszczu na lotnisku macierzystym ppor. Kozak uszkodził maszynę. Pilot nie doznał żadnych obrażeń.

O godzinie 18.30 gęsta mgiełka do 300 m. Widzialność 1 km.

Wieczorem długo nie milkły opowiadania pilotów o lotach i walkach minionego dnia. Rozprawiano gorąco i z ożywieniem. Sytuacja w powietrzu była niezwykle ciekawa — Niemcy rzucili do walki resztki swych samolotów. Hitlerowscy piloci, wybrani już tylko spośród SS-owców, wiedzących, że po wojnie czeka ich sąd za wszystkie dokonane przestępstwa, walczyli jak straceńcy: kończyło się im paliwo i amunicja, a za parę dni miało zabraknąć lotnisk.

Piloci „Warszawy“ przeżywali niezapomniane dni. Wraz z Armią Radziecką po raz pierwszy w historii wojska polskie dotarły zwycięsko do Berlina. Samoloty „Warszawy“ mściły ruiny stolicy...

WODNOPŁATY

(d. ciąg z Nr 15 (147) SiM-u)

Jak obliczyć potrzebną objętość pływaków?

Zgodnie z prawem Archimedesa każdy cm^3 zanurzonej w wodzie pojemności pływaka utrzymuje 1 gram ciężaru całkowitego modelu. Niestety, minimum to nie wystarcza przy starcie i wodowaniu, a doświadczenie wykazało, że objętość dodatkowa pływaków przednich winna być o 50% większa aniżeli wskazuje minimum. Pojemność pływaka tylnego musimy zwiększyć o 20%. Równie ważne jest obciążenie hydrodynamiczne, czyli stosunek ciężaru użytecznego do powierzchni pływaka stykającej się z wodą. Im obciążenie to jest mniejsze, tym model łatwiej startuje. Średnio wynosi ono około 70 g/dcm^2.

Jak obliczyć objętość poszczególnych pływaków?

Potrzebną pojemność całkowitą znamy. Dwa pływaki przednie są sobie równe. Jedyną więc trudnością jest określenie objętości pływaka tylnego. Istnieją dwie metody. Pierwsza z nich — graficzna, oparta na projektowanej przypuszczalnej wadze modelu i położeniu środka ciężkości.

Rozłożenie analityczne lub graficzne sił i momentów działających daje w wyniku pojemność poszczególnych pływaków. Jest to jednak sposób mało dokładny i dostępny tylko dla modelarzy zaawansowanych. (Rys. 1).

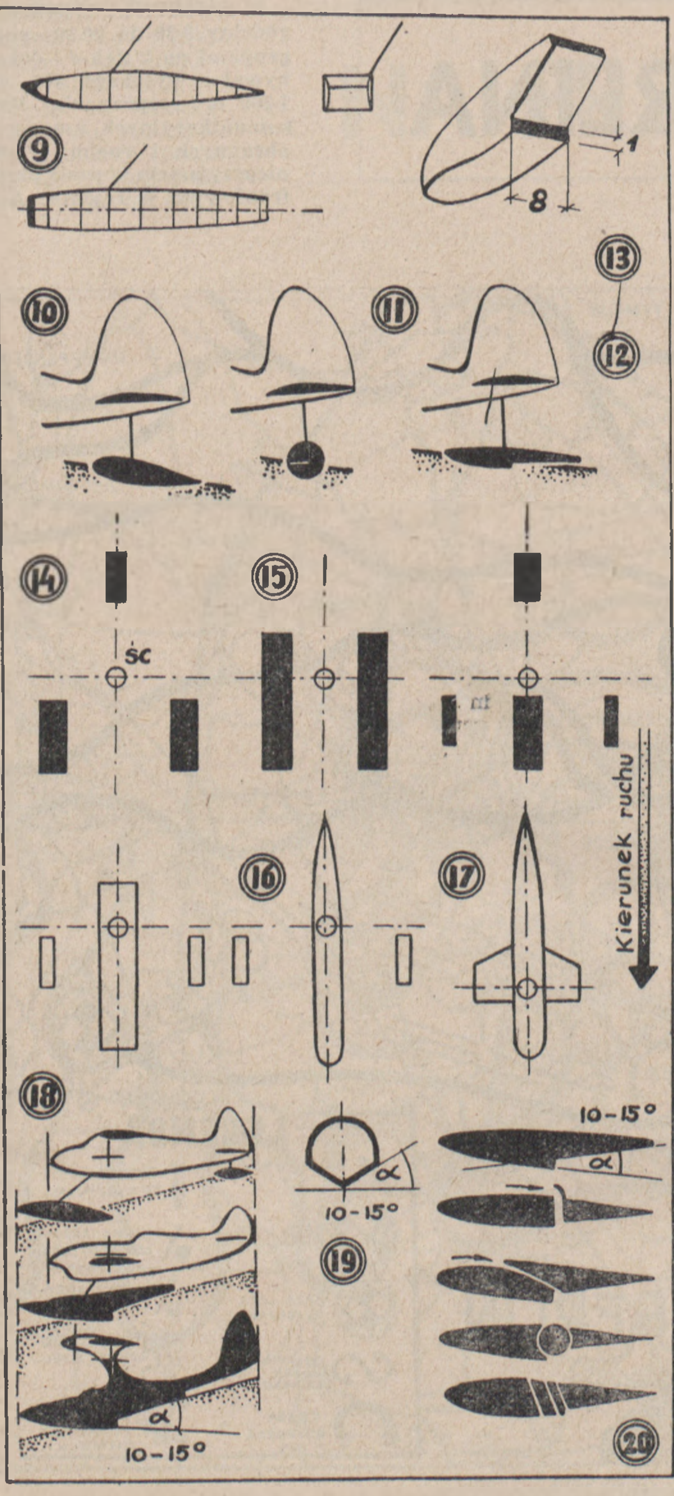
Drugą metodą prostszą, praktyczniejszą jest umieszczenie gotowego i wyważonego modelu (bez pływaków) na czułej wadze tak, jak to wskazuje rys. 2 i 3. Przy ustalaniu objętości pływaków przednich należy model pochylić lekko ku przodowi, aby otrzymać położenie podobne do warunków podczas wodowania.

Objętość pływaka tylnego określamy nadając ważonemu modelowi położenie zbliżone do warunków w locie. Proste przeliczenie wagi odpowiadającej poszczególnym pływakom z gramów na cm^3 i doliczenie do tego podanej wyżej objętości dodatkowej da nam w wyniku szukaną pojemność.

Jak rozmieścić pływaki?

Od odpowiedniego umieszczenia pływaków zależy to, czy model w ogóle wystartuje z wody.

Pływaki główne winny utrzymywać masę modelu na wodzie i przeciwdziałać momentowi pikującemu,



Uwaga! Rysunki 1—8 w n-r 15 (147) SiM-u

rys. 4 * oraz momentowi obrotowemu śmigła, rys. 5. Osie obu pływaków winny być równoległe do osi kadłuba, a ich rozstęp wynosić około ¼ rozpiętości skrzydeł. Poleca się wysunięcie pływaków daleko do przodu. Zabezpiecza to jednocześnie śmigło i ułatwia start. Pływaki przednie

---

* Tendencja do przewrotu w przód.

winny się kończyć na przedłużeniu wypadkowej środka ciężkości lub nieco przed nią.

Pływak tylny — jego głównym zadaniem jest ochrona stateczników przed zamoczeniem podczas startu i wodowania. Należy go umieszczać dokładnie na osi modelu. Przesuwając go wzdłuż niej możemy ustalić najlepsze położenie. Trzeba pamiętać, że umieszczenie pływaka bliżej środka ciężkości powoduje potrzebę zwiększenia jego objętości, a co za tym idzie i wagi. Nie ma to jednak poważniejszego znaczenia, ponieważ momenty pływaków względem środka ciężkości w poszczególnych położeniach będą sobie zawsze mniej więcej równe (cięższy pływak × krótsza odległość = lżejszy pływak × dłuższa odległość), rys. 6.

Pod jakim kątem zaklinować pływaki?

Jak już mówiliśmy poprzednio, pływaki i waga modelu muszą przeciwdziałać momentowi pikującemu, powstałemu przez działanie siły ciągu śmigła i mającemu swój punkt zaczepienia w środku parcia hydrodynamicznego pływaków.

Główną rolę gra tu kąt zaklinowania ** pływaków. Obliczamy go graficznie. Przede wszystkim znajdujemy oś zerowej siły nośnej profilu skrzydła. Równolegle do niej rysujemy w pewnej odległości linię i przedłużamy ją następnie do przecięcia się z wypadkową opuszczoną ze środka ciężkości. Odmierzamy od niej kąt 3—5° i otrzymujemy prostą będącą podstawą pływaków, rys. 7. Kąt zaklinowania pływaka tylnego odpowiada pływakom przednim. Kąt pochylenia bocznego pływaka, zwiększający stateczność modelu na wodzie, wyznacza się doświadczalnie. Można przyjąć 3—8°, rys 8.

Jaki kształt powien mieć pływak?

Pływaki przednie modeli o małym obciążeniu jednostkowym winny posiadać szerokie, płaskie dno o podniesionej ku górze przedniej krawędzi. Poszerzenie pływaka z przodu ułatwia start i wodowanie modelu, rys. 9. Stosowanie podpływaka (redan) przy lekkich modelach gumówek rzadko daje dobre wyniki. Rys. 13.

Pływak tylny nie biorący bezpośredniego udziału w wodowaniu może mieć dowolny kształt, rys. 10, 11, 12, najlepiej o liniach opływowych, stawiający mały opór w locie.

Inne możliwe układy wielopływakowe podane są na rysunkach 15—17. Ustępują one, za wyjątkiem układu dwupływakowego, opisanemu powyżej. W układzie dwupływakowym prze-

---

** kąt nastawienia.

dłużenie pływaków głównych do 2/3 długości kadłuba zastępuje pływak tylny.

W tym układzie podpływak jest niezbędny, ponieważ oddziela zasadniczą część przednią pływaka od części tylnej — ustateczniającej model na wodzie. Wysokość podpływaka wynosi 1/8 szerokości pływaka. Dla ułatwienia startu część tylna pływaka winna być podniesiona o 10—15° w stosunku do części przedniej. Istnieje wiele różnych sposobów walki z lepkością wody. Parę z nich pokazuje rysunek. Znajdują one zastosowanie w modelach cięższych. Rysunek 20.

Łódź latająca

Jest to trudny do rozwiązania typ modelu wodnego. Kadłub łodzi, będący jednocześnie pływakiem i pomieszczeniem dla silnika, styka się z wodą w 50 — 75% swej długości. Łódź musi posiadać podpływak niezbędny dla łatwiejszego startu. Umieszcza się go pod geometrycznym środkiem kadłuba lub nieco przed nim. Podpływak będzie się wówczas znajdował w 1/4 — 1/3 długości modelu, licząc od przodu. Rysunek 18.

Kadłub-łódź o płaskich ściankach dna ustawiamy grzbietowo, rys. 19. Zwiększa to stateczność modelu na wodzie. Podczas spoczynku model jest niestateczny i winien być zabezpieczony pływakami bocznymi. Pływaki te muszą być krótkie, aby nie utrudniały rozbiegu modelu przy starcie. Przekazywanie pracy gumy na śmigło odbywa się najczęściej przy pomocy giętkiego wału lub przekładni sznurowej.

Amfibia

Model budowany bardzo rzadko, przeważnie jako redukcyjno - latający. Często zwykły model wodny posiada urządzenie pozwalające na dodatkowe umieszczenie kółek podwozia, co ułatwia wstępne oblatanie modelu na ziemi.

Śmigłowiec wodny

Do modelu umocowuje się lekkie pływaki, mogą być nawet piłeczki pingpongowe i startuje normalnie.

Modele wodne o innym układzie

Modele kaczek, tandemy i bezogonowce mimo swoich bezsprzecznych zalet budowane są rzadko, ponieważ nasuwają poważne trudności w oblataniu i regulacji.

Janusz M. Wojciechowski

MIKROFILM

(O przygotowaniu Mikrofilmu patrz nr 14 SiM (146))

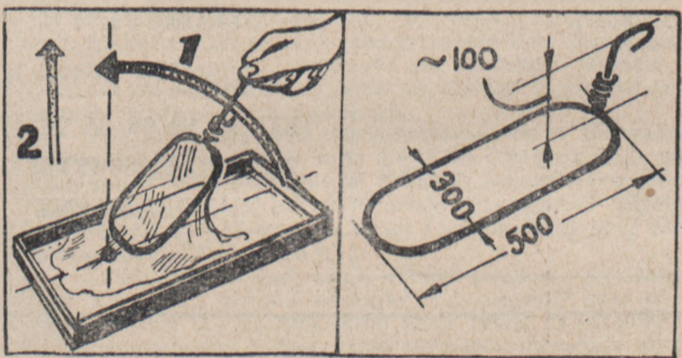
Po przygotowaniu roztworu według przepisu podanego w SiM-ie, możemy przystąpić do drugiego etapu pracy — wykonania pokrycia.

Przede wszystkim należy przygotować narzędzia. Będą to:

1) Wanienka o wymiarach co najmniej 500 × 800 mm, lub też inne naczynie, np. półmisek talerz, o średnicy od 500 mm wzwyż. Naczynie winno być bezwzględnie czyste.

2) Ramka w kształcie elipsy o wymiarach 300 × 500 mm, wykonana z oczyszczonego od rdzy i brudu miękkiego drutu ⌀ 2 mm.

Końce drutu skręcamy i odginamy ku górze tworząc uchwyt długości około 8—10 cm. (Rys. B).



Sposób przygotowania pokrycia

Do czystego naczynia wkładamy ramkę i nalewamy czystą, ciepłą wodę. Tłuszcz, brud, resztki mydła, pozostałe na ściankach wanienki, ramce lub w wodzie, uniemożliwiają przygotowanie pokrycia. Temperatura wody winna wynosić 25—40° C. Następnie odmierzamy 3—4 cm^3 roztworu i szybko wylewamy go z wysokości 20—40 mm nieprzerwaną strugą na powierzchnię wody wzdłuż wanienki. Roztwór sam rozpłynie się po powierzchni. W pierwszej chwili niewidoczny, szybko zaczyna zabarwiać się na krawędziach na kolor podobny do plam naftowych.

Po 3 — 5 minutach, kiedy błonka zastygnie, można ją zdjąć z powierzchni wody.

W tym celu podsuwamy ramkę ostrożnie po dnie pod mikrofilm, po czym wyjmujemy go powoli tak, jak wskazują kolejne czynności na rys. **A.** Część błony, wystającą poza ramkę, staramy się odsunąć od niej nawijając na drut.

Jeżeli podczas zdejmowania mikrofilm zsunął się z ramki, należy rozpocząć przygotowanie pokrycia na nowo, starannie oczyszczając przedtem wanienkę od poprzednich resztek pokrycia.

Grubość pokrycia zależy od ilości użytego roztworu. Grubość błonki określamy po kolorze, na jaki zabarwia się mikrofilm przygotowany z bezbarwnego lakieru cellonowego przy dziennym świetle. Warstwa najcieńsza jest zupełnie przezroczysta, nieco grubsza ma barwę brązową, następnie ze wzrostem grubości: błękitno-fioletową, czerwonawo-fioletową, jasnozieloną, złocisto-żółtą, fioletowo-czerwono-błękitną, ciemnozieloną, czerwono-zieloną, wreszcie najgrubsza posiada barwę roztworu i staje się nieprzezroczystą.

Błędy przy przygotowaniu pokrycia mogą powstać z różnych powodów. Najważniejsze z nich krótko omówimy.

1) Przedwczesne zdjęcie błonki — mikrofilm jeszcze nie zastygł, jest słaby i łatwo może się uszkodzić. Nie należy się śpieszyć.

2) Zbyt wolne, przerywane wylewanie roztworu — mikrofilm jest różnej grubości lub składa się z szeregu oddzielnych kawałków słabo ze sobą połączonych. Nie nadaje się do użytku.

3) Roztwór za gęsty, niejednolity w swym składzie — mikrofilm porowaty lub pokryty kręgami różnej grubości. Nie nadaje się do użytku.

4) Roztwór wylany na wodę za zimną, za gorącą lub zanieczyszczoną — mikrofilm albo w ogóle się nie utworzy, lub będzie porowaty, nie nadający się do użytku.

Tyle o przygotowaniu pokrycia i jego brakach.

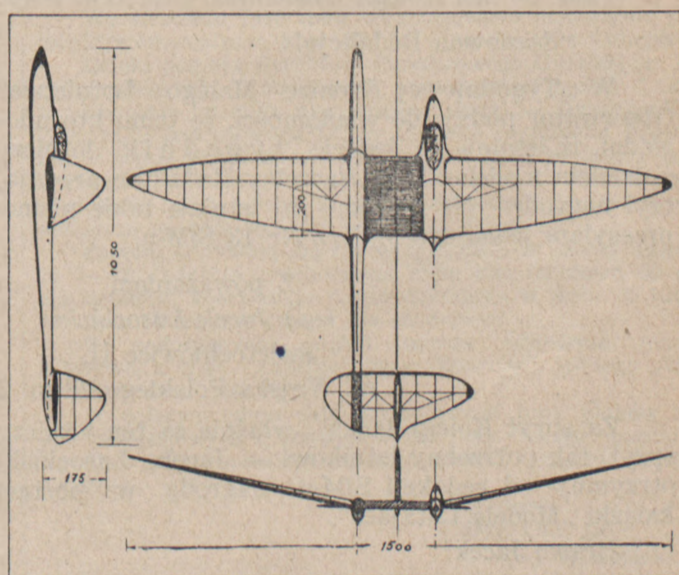
Sposób krycia modeli mikrofilmem i związane z tym czynności omówimy w następnym opisie. **JMW.**

CO SŁYCHAĆ W MAŁYM LOTNICTWIE

JT—142 „CYKLOP"

Szybowiec asymetryczny konstr. Jan Tomaszewski—Poznań. Rozpiętość 1 500 mm. Długość 1 050 mm. Powierzchnia 295 dcm^2. Obciążenie 18 g/dcm^2. Konstrukcja mieszana: sosna, sklejka i topola.

Model brał udział kilkakrotnie w Zawodach Modeli Latających. Między innymi zajął 1. miejsce na Zawodach Wojewódzkich w Poznaniu w 1948 roku w kat. specjalnej. Uczestniczył również w pokazach w Dniu Święta Lotnictwa w roku 1948 w Warszawie.



RECEPTA DLA NASZYCH WSPÓŁPRACOWNIKÓW

Otrzymujemy sporą ilość materiału przeznaczonego do druku. Niestety, większość przysłanych artykułów czy rysunków nie prędko oglądają oczy Czytelników..: po prostu dlatego, że materiały te wymagają niesłychanie precyzyjnej obróbki i dużo cierpliwości naszego rysownika...

Aby ułatwić życie współpracownikom i redakcji podajemy „receptę“, według której należy przygotowywać wszelkie prace do opublikowania.

1. Rękopis musi być czytelny. kto nie ma możności przysłania maszynopisu, niech pisze na czystym arkuszu papieru z dużymi odstępami między wierszami.

2. Tekst winien być pisany po uprzednim sporządzeniu dokładnego planu, dla uniknięcia chaotycznej treści artykułu.

3. Wzory należy pisać wyraźnie, literami drukowanymi, dla łatwiejszego odczytania.

4. Wszystkie rysunki techniczne lub dekoracyjne muszą być wykonane czarnym tuszem na białym papierze (brystolu lub zwykłym) lub, jeśli komu wygodniej, na kalce kreślarskiej.

5. Wielkość rysunków zasadniczo jest obojętna. Przy projektowaniu rysunków na całą stronę SiM-u należy pamiętać o proporcji boków kolumny druku. Dla orientacji podajemy wymiar kolumny: wysokość — 260 mm, szerokość — 185 mm.

6. Jeśli oryginał rysunku jest duży, drobne szczegóły muszą być narysowane w odpowiedniej wielkości, aby po zmniejszeniu nie stały się niewidoczne.

7. Do opisywania rysunków najlepiej stosować pismo techniczne, znormalizowane lub inne, ale pod warunkiem, że będzie czytelne.

8. Fotografie mogą być dowolnego formatu od minimum 9 cm × 12 cm do 18 cm × 24 cm. Najlepiej wykonane na papierze białym błyszczącym.

9. Kto potrafi malować, może również przysłać swoje prace wykonane na brystolu czy innym papierze. Warunek: malować należy, stosując kolory czarny i biały, uwzględniając również cienie i przejścia.

10. W wypadku tłumaczeń z obcych języków lub posługiwania się książkami przy opracowywaniu artykułu, pożądany jest wykaz używanej literatury.

11. Należy unikać przysyłania reprodukcji wyciętych z książek lub czasopism, chyba że wartość dokumentarna danego zdjęcia jest bardzo duża. Oszczędzamy w ten sposób pismo czy książkę oraz nerwy pracownikom chemigrafii.

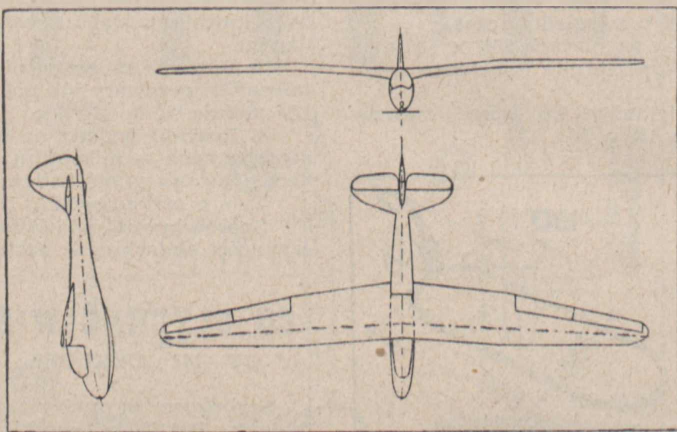
Przesyłki materiałów do druku należy starannie adresować, pisząc na kopercie: REDAKCJA TYGODNIKA „SKRZYDŁA I MOTOR“ — WARSZAWA, KRAKOWSKIE PRZEDMIEŚCIE 11/6, a nie jak adresował jeden z Czytelników: „Redakcja SiM, dom bez kantów“. Że list taki doszedł w ogóle należy zawdzięczać temu, że SiM czytają również i pocztowcy i redakcja jest dobrze znana w Warszawie.

Sądzimy, że „recepta“ ta poskutkuje i od tej pory otrzymywać będziemy materiał gotowy do druku.

Redakcja SiM-u

TYLKO DLA PRENUMERATORÓW!!

37 13 34 40 47 56 48 65 65 70 45 44 36 50 37 27 67 49 66 66 14 44 58 30 26 15 67 14 36 50 43 15 14 18 66 32 38 64 69 31 47 67 (4) 68 35 16 47 54 48 66 17 14 67 ZNAJDU-



JE SIĘ W KOŃCOWYM STADIUM KONSTRUKCYJNYM.

JESZCZE W TYM ROKU 37 13 68 35 26 47 28 24 40 31 66 ZOSTANIE OBLATANY.

A JEDNAK JEST TYGODNIK LOTNICZY!

Pisze do nas Kolega Lasociński. Oto treść listu:

Szanowna Redakcjo!

W „Tygodniowej Kronice Małego Lotnictwa“ Obserwator podaje do wiadomości, że temu kto udowodni, iż istnieje na świecie t y g o d n i k lotniczy z działem modelarskim, Naczelny Redaktor przeznaczył nagrodę. Na dowód, iż istnieje takie pismo, przesyłam jeden egzemplarz Nr 13 SiM-u.

Z poważaniem
(—) *Jacek Lasociński*
Świętochłowice II,
ul. Wojska Polskiego 28 m. 2

Za spryt Kolegi Jacka, właśnie za ten lotniczy spryt, tak potrzebny lotnikowi — Jacek Lasociński otrzymuje od redakcji SiM-u nagrodę w postaci książki „Modele Latające“.

Brawo Jacek!

UWAGA CZYTELNICY!

W poprzednim numerze SiM-u (15—147) podawaliśmy zaszyfrowaną wiadomość w dziale „Tylko dla prenumeratorów“ o zapisach na kurs instruktorów spadochronowych, ponieważ chcemy przede wszystkim podawać najnowsze wiadomości i komunikaty prenumeratorom. Kto jest prenumeratorem już na tydzień przed tym dowiedział się o kursie i przysłał do nas podanie. Równocześnie jednak spełniając obowiązek informowania szerokiej rzeszy czytelników o wszelkich przejawach życia lotniczego zawiadamiamy wszystkich, że kto chce zostać instruktorem spadochronowym niech wysyła na adres redakcji (Warszawa 5, ul. Krakowskie Przedmieście 11/4) podanie o przyjęcie oraz następujące załączniki: 1. świadectwo o wykształceniu ogólnym; 2. charakterystykę z organizacji młodzieżowej lub politycznej; 3. szczegółowy życiorys.

Redakcja Czasopism Lotniczych

POCZTA LOTNICZA

Z OKAZJI ŚWIĄT WIELKIEJNOCY SKŁADAMY WSZYSTKIM CZYTELNIKOM SERDECZNE ŻYCZENIA. REDAKCJA

Sprawy ciężkie do rozwiązania, trudne i przykre — muszą być załatwione w pierwszej kolejności, od ręki! — pomyślałem sobie po przeczytaniu listu **kol. Józefa Padysa z Ropczyc.**

Sprawa przedstawia się następująco: kol. Padys pisze, że w gimnazjum, do którego uczęszcza, powstało z początkiem roku Koło Ligi Lotniczej. Prezesem Koła został jeden z kolegów, który jednak całkowicie nie nadaje się na to stanowisko. Nie interesuje się on Kołem, zebrania robi po prostu z musu, czasopism lotniczych nie prenumeruje, nie dba o to, aby prace uaktywnić. Proszę redakcję o radę, co zrobić z takim prezesem? — kończy kol. Padys.

W takim wypadku radzę Koledze porozumieć się z opiekunem Koła, a następnie zawiadomić Zarząd Obwodu Miejskiego (czy Powiatowego) Ligi Lotniczej o sytuacji w Kole i poprosić o zawieszenie w czynnościach Waszego prezesa. W prośbie, skierowanej do Zarządu Obwodu, proszę powołać się na paragraf 23 (punkt 9) Statutu Ligi Lotniczej, który wyraźnie przewiduje: „W razie działania na szkodę stowarzyszenia... członek zarządu lub zarząd może być zawieszony w czynnościach uchwałą zarządu bezpośrednio wyższego". Jasne, Kolego? Na miejsce zapominającego o swych obowiązkach prezesa zostanie powołany jego zastępca, zaś dalszym biegiem sprawy pokieruje Zarząd Obwodu LL.

W dalszym ciągu sprawy LL: koledze **Eugeniuszowi Szw. z Krakowa**, który pyta: „Gdzie można kupić gazetkę ścienną LL?" — polecam zwrócić się do Wydziału Propagandy przy Dyrekcji Naczelnej LL. Adres: Warszawa, ul. Nowogrodzka 49. Przypominam poza tym, że według Regulaminu dla Kół Szkolnych LL (§ 14) — każdy zarząd koła szkolnego LL powinien redagować i wydawać we własnym zakresie lotniczą gazetkę ścienną. Zajmijcie się, Kolego, tą sprawą w zarządzie Waszego Koła Szkolnego.

Uwaga: dla lepszego zorientowania się w charakterze, prawach i obowiązkach oraz środkach działania Ligi, polecam obu wyżej wymienionym Kolegom zamówić w nadrzędnych Obwodach LL lub w Wydziale Propagandy Dyrekcji Naczelnej Ligi Lotniczej — Statut Ligi Lotniczej oraz Regulamin dla Kół Szkolnych LL.

Kolega **Janusz Radwański z Łodzi** prosi o wyjaśnienie, „czy ZMP może wysyłać na kursy szybowcowe?" oraz — „czy można kupić po ulgowej cenie (jako junak hufca lotn. SP) komplet numerów SiM-u, które zawierają materiały do teoretycznego kursu szybowcowego?"

Odpowiadając Koledze stwierdzam, że wyszkoleniem lotniczym, a więc szybowcowym, silnikowym, spadochronowym itp. kieruje wyłącznie Powszechna Organizacja „Służba Polsce". Przynależność do ZMP ułatwia młodzieży przebycie lotniczej drogi, choćby ze względu na zbieżność celów i metod wychowawczych tych organizacji, ale jeśli chodzi o kwalifikowanie kandydatów i wysyłanie ich na kursy szybowcowe— to może to uczynić tylko „Służba Polsce", poprzez swe Komendy Powiatowe czy też Wojewódzkie.

Wspomniany wyżej komplet numerów SiM-u — możecie zakupić, wpłacając do PKO, Warszawa I — 978, Redakcja Czasopism Lotniczych sumę zł 200. Na odcinku „dla odbiorcy" należy wypisać: T. K. Szyb. — SiM oraz imię, nazwisko, adres i nazwę hufca lotniczego SP.

Następny list, napisany jasno, zwięźle i (co ucieszyło moje oczy) — na maszynie, zaczyna się od krótkiego wyjaśnienia: „Dotyczy wyboru patrona drużyny lotniczej". Drużynowy 16 Drużyny Harcerskiej ze Szczecina **druh Andrzej Ledworowski** prosi w imieniu Drużyny o podanie nazwisk wybitnych lotników nieżyjących, spośród których możnaby wybrać patrona dla drużyny.

Podaję Wam parę nazwisk: Czesław Tański (piszemy o nim w niniejszym numerze), Franciszek Żwirko, Stanisław Skarżyński lub nazwiska wybitnych lotników radzieckich; poległych za Polskę: Oleg Matwiejew, Aleksander Tałdykin. O Matwiejewie i Tałdykinie — pisaliśmy już w Sim-ie i „Skrzydlatej", poszukajcie w rocznikach 1948.



CZYTELNICY PISZĄ

Szanowna Redakcjo!

Podaję kilka wiadomości z naszego miasta:

1 maja 1948 r. zorganizowaliśmy pokazy modelarskie. Pierwszy startował „Wróbelek" Gołaszewskiego, potem „Jur" i „Orlątko I/II". Zawody te były wielką sensacją dla Płońska, pomimo że grupa nasza składała się tylko z dwunastu chłopców. W niedługim czasie, niestety, rozwiało się nasze kółko, ponieważ brak było materiału, co utrudniało nam pracę. Każdy z nas jak mógł, tak zdobywał materiał. Jeden miał tatusia stolarza, drugi znajomego i tak budowaliśmy modele.

Przesyłam zdjęcie, które przedstawia naszych modelarzy. U góry z lewej — Tadeusz Gołaszewski, z prawej — Moró Mieczysław, z lewej — Toboliński, na dole — Gołaszewski.

To zdjęcie przesyłam na pamiątkę Kochanej Redakcji.

Teraz gorsza sprawa. Nie mamy stałego lokalu. Gdyby Szanowna Redakcja mogła coś poradzić? Chciałbym, aby moja prośba nie poszła na marne. Redakcja da radę — a my płońszczanie weźmiemy się do pracy!

Przepraszam, że nie jestem Waszym prenumeratorem, ale tak się składało — postaram się to naprawić.

Niech żyje SiM.

Moró Mieczysław — Płońsk

W imieniu kolegów, modelarzy z Płońska prosimy Ligę Lotniczą w Płońsku o interwencję. **(Red.)**.

JAK PRACUJĄ MODELARZE

Po wydrukowaniu sprawozdania z działalności modelarzy - górników otrzymaliśmy drugie sprawozdanie z Chełma Lubelskiego. Oto krótkie, ale treściwe dane:

We wrześniu 1948 roku zorganizowano modelarnię przy międzygimnazjalnym kole LL Nr 1 w Chełmie Lubelskim.

Dzięki pomocy dyrektora Państwowego Gimnazjum Mechanicznego, ob. Stobnickiego, wypożyczono stoły. Lokalu trzyizbowego udzieliła nam kochana kolej — Dyrekcja PKP. Z zarządu powiatowego LL w Chełmie otrzymano subwencję w sumie 25 000 złotych. Zakupiono za tę sumę narzędzia i materiał potrzebny na rozpoczęcie pracy. Kierownictwo modelarni objął kolega Zbigniew Piasecki. Do modelarni uczęszcza obecnie 30 osób, w tym 14 dziewcząt.

Zajęcia odbywają się raz w tygodniu, w soboty od godz. 14 — 19. Ostatnio uruchomiono małą piłę tarczową do cięcia listewek. Pierwszego cięcia dokonano w dniu 28 lutego br. Było to wielkie święto dla modelarzy.

Z wykonanych modeli można wymienić modele SiM-owe, a więc: „Orlątko", trzy „Wiarusy", jednego „Wróbelka" i dwa „Rekiny".

W dalszym ciągu daje się odczuwać brak planów modeli przejściowych i wyczynowych. Czy okręg poznański wypełni zobowiązanie i wyda te plany? Bardzo prosimy o pomoc.

Za zgodność
Dyr. Okr. LL
(—) **Wierzbicki**

w skrócie

Z TYGODNIA...

Na lotnisko Okęcie przybyła w dniu 2 kwietnia samolotem delegacja chłopów radzieckich na III Zjazd Związku Samopomocy Chłopskiej, który odbył się w Warszawie na początku kwietnia br. Delegacja przyleciała samolotem Ił-12.

W Wałbrzychu odbył się przy końcu marca br. Kurs Ogólnolotniczy. Słuchaczami była młodzież w liczbie 43. Następny kurs zorganizowany zostanie w kwietniu.

18 Kół LL i 4 000 członków liczy Obwód Ligi Lotniczej w Wałbrzychu.

Nowy Obwód LL powstał niedawno przy Dyrekcji Okręgowej Poczt i Telegrafów w Warszawie. Dzięki inicjatywie pracowników Dyrekcji pod przewodnictwem mgr. Szydłowskiego nowy Obwód rozrasta się błyskawicznie, dążąc do osiągnięcia cyfry 8 700 członków.

ZSRR

Rozsiewanie nawozów mineralnych z samolotów w ZSRR wzrośnie 25-krotnie w porównaniu z rokiem 1940. Stwierdzono, że zbiory pszenicy, po nawożeniu z powietrza, są większe o 25%, ryżu o 15% i lnu o 10%. Używanie sa-



molotów daje możność wykonywania tej pracy w czasie wiosennych roztopów.

DOSAW (Wszechzwiązkowe Towarzystwo Współpracy z Lotnictwem) w ZSRR ogłosiło konkurs na samolot szkolny i sportowy. Udział w konkursie mogą brać zarówno osoby prywatne jak i biura konstruktorskie czy instytucje. Jako nagrody przeznaczono 10 premii w wysokości od 10 do 40 tysięcy rubli. Termin składania prac od 1 marca do 15 września br.

Milion kilometrów w powietrzu ma już za sobą Bohaterka Związku Radzieckiego, Eugenia Lemieszonok. Pilotką jest już 17 lat i wylatała dotychczas 6 000 godzin. W czasie ostatniej wojny Lemieszonok brała udział w walkach lotnictwa radzieckiego od Stalingradu aż po Berlin.



Lotnictwo ZSRR wzbogaciło się ostatnio o trzech nowych milionerów powietrznych. Moskwiczanie, piloci „Aerofłotu", A. Tatarenko i W. Szczukin, obchodzili jubileusz przebycia w powietrzu przeszło milion kilometrów. Mechanik pokładowy M. Iwanow, służący w lotnictwie już 15 lat, przeleciał około 2 miliony kilometrów.

A. Pokryszkin — bohater Związku Radzieckiego, wygłosił na XI Zjeździe Komsomołu w Moskwie przemówienie w imieniu lotników Związku Radzieckiego.

CZECHOSŁOWACJA

CSA — Czechosłowackie Linie Lotnicze — wprowadzają do swego taboru radzieckie samoloty pasażerskie Iliuszyn Ił-12. Dwa spośród zakupionych ośmiu samolotów są już w Pradze, gdzie załogi czechosłowackie przechodzą na nich przeszkolenie. Ił-12 jest całkowicie metalowym dwusilnikowym dolnopłatem z trójkołowym podwoziem. Zabiera 27—32 pasażerów. Samoloty te zastąpią wysłużone Dakoty na liniach zagranicznych CSA.

Wszystkie zakłady wytwarzające sprzęt lotniczy w Czechosłowacji zostały zgrupowane w specjalnym zjednoczeniu, noszącym nazwę „LET" Letecke Zawody Narodni Podnik. Dotychczas zakłady lotnicze CSR częściowo znajdowały się w ramach zjednoczenia przemysłu metalowego i maszynowego, a częściowo w ramach zjednoczenia przemysłu samochodowego.

WĘGRY

W wyniku konkursu rozpisanego przez OMRE, lotnictwo węgierskie wzbogaciło się w roku ubiegłym o 4 nowe typy samolotów, 7 typów szybowców i 1 motoszybowiec.

FRANCJA

Zwycięską walkę o urauratowanie krajowego przemysłu lotniczego stoczyła ostatnio Komunistyczna Partia Francji w Izbie Deputowanych. Chodziło o serię samolotów transportowych typu „Cormoran", których budowa miała być wstrzymana pod presją rządu amerykańskiego.

Na lotnisku Orly we Francji wylądował samolot „Air France" przywożąc na



swym pokładzie z Saigonu czternastomiesięcznego słonia o wadze 300 kg, który był przeznaczony dla jednego z paryskich cyrków.

U. S. A.

Radiotelegrafiści amerykańskiego towarzystwa „Panamerican Wordls Wireless" ogłosili strajk. Powodem strajku jest odmowa dyrekcji przyjmowania w skład obsługi każdego samolotu wysoko kwalifikowanego radiotelegrafisty. Decyzja radiotelegrafistów wstrzymała komunikację lotniczą pomiędzy USA a Europą Zachodnią.

CO CZYTAĆ?

Franciszek Fajtl — „ZESTRZELONY". *Wyd. „Prasa Wojskowa", Warszawa, 1948, str. 216. Cena 270 zł.*

Rok 1942. Lecąc jako dowódca czechosłowackiej eskadry myśliwskiej w ubezpieczeniu bombowców RAF-u, autor zostaje zestrzelony przez niemiecką artylerię przeciwlotniczą w okolicach Lille, w północnej Francji. Wiedziony silnym postanowieniem nieoddania się do niewoli — Fajtl po udanym skoku ze spadochronem rozpoczyna wielotygodniową, najeżoną niebezpieczeństwami wędrówkę ku wolności przez Francję, przekracza granicę hiszpańsko - francuską w Pirenejach i... dostaje się wprost do frankistowskiego więzienia, a następnie do obozu koncentracyjnego.

Autor w prostych, a jednocześnie przykuwających swym autentyzmem słowach przedstawia sytuację wewnętrzną Francji w ówczesnym okresie wojny oraz daje wyrazisty obraz dręczonego faszystowskim terrorem kraju — frankistowskiej Hiszpanii.

Tłumaczenie z czeskiego Marii Erhardt — bardzo staranne.

Z historii LOTNICTWA

Inż. Stanisław Nowkuński był w Polsce w okresie dwudziestolecia jednym z najwybitniejszych konstruktorów lotniczych. Był on między innymi twórcą silników: G-594 tzw. „Czarny Piotruś", G-1620 A i GR-796. Oprócz tego Nowkuński wykonał szereg projektów silnikowych, które nie zostały zrealizowane.



Dlaczego nie otworzył podwozia?

Na zdjęciu na okładce:

Wiosenny start junaków SP.

Red. Naczelny: JANUSZ PRZYMANOWSKI, mjr   Red. Odpowiedzialny: ALFRED WINDHOLZ, mjr

WYDAJE: „Prasa Wojskowa" przy współudziale Ligi Lotniczej. Adres Redakcji: Warszawa 5, ul. Krak. Przedmieście 11/6. Tel.: 88 350, 88 352, 80 582, 80 583, wewn. 40 albo 45. Adres kolportażu: W-wa, Aleje Jerozolimskie Nr 55 (Gmach WIG).

WARUNKI PRENUMERATY: miesięcznie 55 zł; kwartalnie — 150 zł; półrocznie 280 zł; rocznie 520 zł. Wpłacać czekami na konto PKO 1-978, właśc. Wyd. Czasopism Lotn., Warszawa.

Nr 657 — Z.G.P.W., Warszawa, ul. Grochowska 194.   Opłata pocztowa uiszczona ryczałtem. — B 73369

Cena zł 15